パンフレット第六十一號

滿蒙に於ける鐵道の概要

南滿洲鐵道株式會社
庶務部調査課

凡例

一、本書は滿蒙に於ける既設及び未設鐵道の概略の說明として書いたものである。

一、既設鐵道に就きてはその敷設に至る間の歷史、輸送客貨並に收支、他鐵道との關係等の數項に付き其の極く概要のみの記述に止めた。

一、未設鐵道に就きては滿蒙に於ける將來の鐵道網及び支那又は其の他の國に取りての利害の程度の見地より離れ、專ら從來屢々問題となり、又は現在問題となりつゝあるものの中重要なるものゝみに付き、其の問題となつた沿革及び豫想客貨の極く概要を記述した。

一、書中意見に屬するものは編者個人の私見であつて調査課としての意見ではない。

一、本書は課員星田信隆の記述にかゝる。

庶務部調査課

滿蒙に於ける鐵道の概要

目次

第一、既成鐵道……………………………………一
(一) 南滿洲鐵道……………………………………一
(二) 東支鐵道……………………………………三
(三) 京奉鐵道……………………………………六
(四) 四洮鐵道……………………………………一〇
(五) 吉長鐵道……………………………………一二
(六) 洮昂鐵道……………………………………一四
(七) 吉敦鐵道……………………………………一五
(八) 金福鐵道 附 城安線……………………………………一六
(九) 瀋輝鐵道……………………………………一八
(一〇) 呼海鐵道……………………………………一九
(一一) 吉輝鐵道……………………………………二二
(一二) 齊克鐵道……………………………………二三
(一三) 穆稜炭礦鐵道……………………………………二五

(一四) 鶴立炭礦鐵道……二七
(一五) 溪城輕便鐵道……二七
(一六) 開豐輕便鐵道……二九
(一七) 天圖輕便鐵道 附 圖們輕便鐵道……三〇
(一八) 齊昂輕便鐵道……三三
(一九) 滿蒙既成鐵道一覽表……三四
第二、未成鐵道……三六
(一) 吉會鐵道……三六
(二) 滿蒙五鐵道及四鐵道……三八
(三) 錦瑷線……四二
(四) 濱黑線……四三
(五) 長安線……四六
(六) 洮索線……四七
(七) 五扶線 附 一五線……四八
(八) 敦密線……四九
(九) 營臨線……五〇
(一〇) 吉依線 附 吉哈線……五一
(一一) 延依線……五三

滿蒙に於ける鐵道の概要

第一、既成鐵道

(一) 南滿洲鐵道 (全線延長 一、一〇八粁六三)

現在の南滿洲鐵道はもと、露淸銀行(現在は俄亞道勝銀行と稱す)が支那政府との間に結んだ、一八九八年七月六日の『東淸鐵道南滿支線敷設及び經營に關する契約』により建設に着手し、一九〇二年一月に假營業を開始した、所謂東淸鐵道南滿支線及び其の各支線の中の寬城子以南をポーツマス條約で日本が讓り受けたるものと、日露戰爭中輕便線を敷設し、後滿鐵の手によりて廣軌に改築された安奉線とよりなつてゐる。東支鐵道時代の軌幅は五呎であつたが、戰時中及戰後に亙り我が軍は之を三呎六吋の狹軌鐵道となし、更に(明治四十年四月)南滿洲鐵道株式會社に移りてより後全線を四呎八吋五の標準軌幅に改築した。

東支鐵道が寬城子以南の鐵道敷設に要せる費用は約八千萬金留であつたと云ふ。

南滿洲鐵道の創設以來の輸送客貨及び收支を數年置きに摘記すれば左の通りである。

年度 / 種別	輸送貨物(單位米噸)	輸送旅客(單位人)	鐵道收入(單位圓)	鐵道支出(單位圓)	總收入(單位圓)	總支出(單位圓)	總收支差引(單位圓)
明治四十一年度	二、六〇九、〇三六	一、八六八、一四〇	三、五三七、一四三	五、一六一、四〇八	一七、六一五、六八三	一五、五〇二、一〇一	二、一一三、五八二

大正元年度	四、六六一、六九八	三、九〇五、八〇三	一九、九〇七、四三六	七、八四六、九三三	三三、五四六、四二七	二八、六二〇、四三三	四、九二六、〇四四
同　五年度	六、三三九、七三七	四、四一〇、八一六	二七、八一五、三四九	八、四三五、九三九	五一、四〇一、四〇八	四二、二九四、八〇一	一〇、一〇七、六〇七
同　八年度	一〇、〇九六、七六二	九、二七四、一一四	六七、〇六〇、七二〇	三〇、五三八、九三八	一五三、一三三、三八七	一二八、七五八、四二三	二四、三七四、九六四
同　十一年度	一三、〇四三、八七〇	七、六四五、〇六八	八七、八一三、〇三九	三四、一六九、二八五	一六九、九五六、六四六	一三四、八七六、四〇二	三五、〇八〇、二四四
同　十三年度	一四、五八八、四三七	八、七三二、七一八	九二、五六一、七三二	三六、五五三、二九七	一九四、一八一、七八五	一五九、六三八、八七二	三四、五五二、九一三
同　十四年度	一五、〇四五、二九二	九、一〇九、〇〇四	九七、三九五、三三八	三八、八〇〇、六九一	二〇一、五九八、三〇九	一六六、七三三、〇二九	三四、八六五、二八〇
昭和元年度	一六、五三五、一九四	八、二九〇、〇八五	一〇七、九二三、五六七	四五、九五一、六三三	二一五、六一四、九四四	一八一、四五七、〇六〇	三四、一五七、八八四
昭和二年度	一八、四二七、七七五	八、二六三、〇八九	一一三、二四四、一八〇	四五、三三五、八〇五	二三〇、五五八、五三四	一九四、二八四、二〇一	三六、二七四、三三三
昭和三年度	一九、三三三、五四九	九、七〇二、一一九	一一八、六三九、〇九〇	四四、三五八、〇六五	二四〇、四二七、七五二	一九七、八七四、八九一	四二、五五二、八六一

近來は輸送貨物の約五分の四、旅客の四十分の三十九は自線發着で、其他は連絡貨物（この中約半數は東支鐵道との連絡）又は連絡旅客となつてゐる。連絡旅客は甚だ少いやうであるが、之は連絡切符を利用する者が少ない關係で四十分の一といふ數字が統計面に表れてゐるが實際は遙かに多數である。この現象は貨物にも多少見られる。

斯の如く滿鐵線の輸送客貨はその自鐵道沿線發着客貨のみならず東支、吉長、四洮、朝鮮の各鐵道を培養線として、これら各鐵道の客貨をも輸送してゐるのである。

而して滿鐵沿線の農耕は既に飽和狀態に近く、將來偉大なる發展を見ることは困難であるから、滿鐵沿線のみを以てしては輸送客貨の激增を期待し得ない。滿鐵線に有利なる培養線を敷設せしめるか、乃至は他の產業を沿線に創

造することが刻下の急務である。

南滿洲鐵道株式會社は資本金四億四千萬圓にして、この中一半の二億二千萬圓は日本政府の全額拂込出資にかゝり、他の一半の株式は民間の所有する處である。而して株式の所有者は日支兩國民に限られてゐる。

南滿洲鐵道はその施設に於て、はた又營業に於て滿蒙諸鐵道中の模範であつて、又日本の借款鐵道は勿論その他の支那鐵道に對して技術員の養成、材料の供給等を爲せるもの多く、間接に滿蒙の文化的、經濟的發展に多大の貢獻を爲しつゝあるが、更に同鐵道會社の直接經營する事業は鐵道の外に、鑛山、港灣、教育、醫療衞生、農事試驗場、製鐵所、及び關東州内を除く滿鐵沿線附屬地の地方施設等頗る多岐に亙つてゐるのみならず、その傍系會社には電氣、瓦斯、旅館、海運、一般運送等を營むものあり、これらも亦滿蒙の文化的、經濟的開發に尠なからぬ貢獻を爲しつゝあるものである。

(二) 東支鐵道 (全線延長 一、七二七粁)

東支鐵道株式會社は露淸銀行と支那政府間に一八九六年八月二日調印せる『東淸鐵道敷設及經營に關する契約』に依りて同年末に成立せるものである。東支鐵道株式會社は表面資本金五百萬留となつてゐるけれども、本會社の株式の有無は不明にして、當初より全然無かつたと見るが至當であらう。實に本會社は一の幽靈會社で名義上は露西亞の一私法人と見られるが事實は露西亞政府の一機關であつた。

かくして本會社は鐵道營業はもとより沿線の警察、軍事、司法、行政等の國家機關としての業務を行つてゐたのであるが、その後一九一七年三月露西亞に革命起るや、支那は好機至れりと爲し、露西亞に代りて鐵道の管理權を握り、又鐵道營業以外の諸利權をも回收した。

一九二四年十月八日の所謂奉露協定に於て、東支鐵道は純然たる商業的機關となり、其の他の利權を悉く支那に讓與し、又本鐵道を露支合辦經營に移した。

實際に線路の敷設工事に着手せるは一八九八年春期である。本鐵道は露西亞が上記『東淸鐵道敷設及經營に關する契約』によりて獲得せる滿州里、ポグラニチナヤ間の本線及び前項記載の『東淸鐵道南滿支線敷設及經營に關する契約』に基を置ける哈爾濱、旅順間の南滿支線を幹線とし、之に撫順、營口等の諸支線を合して蜒々實に二千六百粁に近い大鐵道であり、通過地點は無限の曠野を過ぎ、無數の大小河川を越え、深山幽谷を貫き、而もその材料の多くは遠く歐露より之が供給を仰ぎたるに拘らず、一九〇二年末には早くも其工事を終へて假營業を開始し、翌一九〇三年七月一日には全線が本營業に移れるもので、その大規模にして迅速なりしことは全く驚嘆に値する。

露西亞がこの東支鐵道敷設に要せる費用は、南滿支線を合して約三億金留であつたと云ふ。蓋し露西亞が本鐵道を敷設せる目的は一に東方侵略の用に供するにあつた。斯くて歐露と軍商港浦鹽とを最短距離に結び、一方旅順に大軍港を大連に大商港を築造せんとしたのであつたが、日露戰爭に敗れて其の壯圖も空しく消え、關東州を失ひたると共に寬城子以南の南滿鐵道を割讓せざるを得なくなつた。かくて露西亞の東支鐵道を通じて抱懷せる政治的、

軍事的意義の大半は消滅し、更に上記の如き露西亞革命となりて當初露西亞が本鐵道に對する期待は全然水泡に歸したが、其の後北滿地方は年々移住せる農民に依りて何人も豫期せざりし産業的發展をなし大豆、小麥、高粱等の農產品の莫大なる生產を見るに至れると共に、搾油製粉等の工業も亦頓に勃興し、東支鐵道は茲に經濟鐵道として重大なる意義を有するに至つた。

本鐵道最近の輸送客貨（無賃乘車及社用貨物を除く）及び收支を表示すれば左の通りである。

種別／年次	輸送貨物（單位瓲）	輸送貨物（單位人）	總收入（單位留）	總支出（單位留）	收支差引
大正十一年	二、四八三、六四〇	二、四二一、四三四	三九、四一〇、四三五	三七、九〇一、六二七	一、五〇八、八〇八
同十二年	二、八〇四、八六四	二、五三五、三九九	三六、四三四、八八八	三四、三三一、八七一	二、一〇三、〇一七
同十三年	三、〇二六、七四四	二、三一九、九四八	三七、六三一、七一九	三〇、三一六、五七八	七、三一五、一四一
同十四年	三、三八六、〇三五	二、五六八、九四九	四八、六九一、二五〇	三三、二四九、三七六	一五、四四一、八七四
昭和元年	四、二三三、三〇四	三、三八三、九六四	五五、六九〇、六四五	三九、五四七、〇一九	一六、一四三、六二六
同二年	四、八九九、一六五	四、五三一、〇六四	六〇、三九七、八四八	五一、二九六、九一三	九、一〇〇、九三五

本鐵道輸送貨物の大半は輸出穀類及同製品にして輸出木材及輸入石炭之に次ぎ（其の額は各穀類の約十分の一）其他は雜品である。旅客輸送では三、四等旅客たる支那人が主で、特に到着旅客の多きは移民の來住盛にして、鐵道沿線がしきりに開發されつゝあることを證するものである。

本鐵道は西は滿洲里で後貝加爾鐵道に接し、東は綏芬河で烏蘇里鐵道と結び、南は長春に於て南滿鐵道と連り、其出入口は全部外鐵道と續いてゐるから、自鐵道沿線に輸出入する物資を何れの鐵道に依らしむべきやは、本鐵道經營者の苦心の存する處である。

現在東支鐵道の運輸營業を掌つてゐるソヴエート聯邦より派遣された管理局長以下は、其の地位を利用して自國の繁榮を圖り、北滿輸出入貨物の滿鐵線經由を妨碍して、これを烏蘇里鐵道經由によらしむべく極力努力を怠らない。而かも本鐵道は滿鐵及び洮昂鐵道と接續し、其の勢力範圍が錯綜して居るから、該地方の客貨を自鐵道に吸引すべく懸命に努力して居る。

（三）京奉鐵道（延長北京（正陽門）奉天（滿鐵驛）間八四一粁九一、打虎山、通遼間二五一粁一七、溝幇子、營口（河北驛）間九一粁一、錦縣北票間一一二粁五九）

本鐵道は支那最古の鐵道で、一八七七年に開平煤鑛公司の手で英人ポーネイ及びキンダーを技師として敷設工事に着手し、一八七九年開通した、唐山炭礦より胥各莊に至る騾馬牽引輕便鐵道（唐胥鐵路と稱す）は其の前身である。一八八一年より騾馬の代りに機關車を使用し、一八八五年には開平鐵路公司が成立して唐胥鐵道を買收して、蘆臺迄の延長工事に着手し、翌一八八六年其の工事成るに及んで唐蘆鐵路と稱し、更に翌一八八七年には開平鐵路公司が中國鐵路公司と改名して天津迄の延長工事に着手し、一八八八年に開通を告げ唐津鐵路と呼んだが、同年中更に唐山より東に延長して古治に至るに及び之を古津鐵路と改稱した。以上は總て商辦に屬するものであつたが、

一八九〇年より官辦にて東は一八九二年に古冶、灤州間、一八九三年に灤州、山海關間、一八九四年山海關、綏中間が順次工事を終へ、又古津鐵路を國有こして楡津鐵路こ總稱し、西は天津、蘆溝橋間及び馬家鋪(北京永定門外)支線を敷設して津蘆鐵路こ稱した。其後一八九八年十月に中英公司より英貨二百三十萬磅を借款して借款官辦鐵道こなり、又一八九九年には綏中より溝帮子を經て營口河北驛に至る鐵道を完成し、一九〇〇年には關外の溝帮子、打虎山間の工事を終へ、一方關內の鐵道を馬家鋪より正陽門に達せしめ、又東便門より通州に至る支線をも敷設し、一九〇三年には打虎山新民屯間の工事を完成した。

又日露戰爭中に日本が敷設した奉天、新民屯間の輕便鐵道を一九〇五年に百六十六萬圓で買收して廣軌に改築するこゝし、この費用日金三十二萬圓を日本より借款して名も京奉鐵路こ改め、又一九一一年には奉天城に延長するこ共に滿鐵線こも接續せしめ、茲に初めて敷設以來三十有餘年の歲月を閱して京奉鐵道は完成を告げたのである。

京奉鐵道の枝線たる錦朝鐵道は一九二一年四月工事に着手し、錦州、義州間延長約五〇粁は同年十二月、義州、口北營子間延長約四六粁五の幹線及び口北營子、北票炭礦間の支線一五粁六は一九二四年末に各々竣工開通したが口北營子、朝陽間三七粁は工事中止の儘現在に至つてゐる。本線には朝陽、建平、赤峰を經て、林西に至り又は朝陽、凌源、平泉を經て熱河に至る線路の延長計劃がある。京奉鐵道打虎山驛より分岐して通遼に至る、所謂打通線も亦京奉鐵道の枝線にして、打虎山より八道濠に至る延長二九粁の所謂虎濠線は一九二一年九月に敷設工事に着手して翌十一年十二月末に開通し、八道濠より新立屯(二九粁間)延長は一九二四年五月起工して、翌年八月竣工

し、新立屯より彰武に至る約五三粁の延長工事着手は一九二六年春期解氷後らしく、開通は一九二七年一月末である。彰武、通遼間の敷設工事着手は一九二七年解氷後であるが、一氣呵成に工事の進捗を圖りたる結果、同年十月下旬には約一四〇粁のこの區間が早くも開通し、十一月十五日より假營業を開始したものである。本線彰武以北の敷設は別項吉輝鐵道と共に『日清滿洲善後條約ニ關スル秘密協定』の第三條に抵觸するものとして日本政府より嚴重なる抗議を爲せるに拘らず、上記の如く着々として工事を進め、遂に完成せしめたものである。支那の本線敷設の目的は經濟的意義にありしや、はた軍事的、政治的なりしやは疑問なるも、恐らく後者に重點を置きたるものにあらずやと思はれる節がある。蓋し奉天官憲が他國の鐵道によらずして、東三省三都（瀋陽、吉林、齊齊哈爾）の連絡を欲せるは業に久しき以前よりのことに屬する。この宿望と利權回收熱とが合して表面に表れたるものは別項の吉輝鐵道と本打通線である。

將來に於ける打通線の輸送客貨の數量は、葫蘆島築港の成否、站に本線延長の有無に重大なる關係を有し、又運賃率の高低、輪轉材料の良否等によりても影響する處莫大であるから、或る假定の下に於てのみ想定し得ることであるが、現在に於ける通遼發の貨物は尙大半四洮鐵道を經由してゐる。けれごもこは打通線に於ける現在の取扱方が亂脈を極めてゐる結果にして、將來同線が秩序立ち、且つ荷主に對する金融の便利を得られるに至れば、運賃に於て頗る低額なる打通線經由貨物は頓に激增するであらう。又本線の培養線として通遼より開魯に至る鐵道が計畫されてゐるし、更に四洮鐵道開通驛より扶餘に至る鐵道線路の敷設も計畫されてゐる。開扶線は更に扶餘より哈爾濱

に延長し、呼海鐵道と連絡せしめる豫定であると云ふ。而して開通、通遼の間には新線を敷設せずともこの間には四洮鐵道があるから、この開扶線も亦打通鐵道の延長線と見做すことが出來る。かくて打通線の敷設並びにこれら新線計畫は明に北滿貨物を自國の鐵道によつて輸送せんとの、支那の利權回收策の表現と見るべく、而してこられ諸線の敷設並に敷設計畫は瀋海、吉輝兩鐵道の敷設及び葫蘆島の築港問題と關連せることと必定にして、彼此相考ふれば滿鐵線に取りて一大危機の迫れるを痛感しない譯には行かない。

京奉鐵道の一九二一年より二七年に至る七ヶ年間の輸送客貨及び收支額を示せば左表の通りである。

種別 年次	輸送貨物（單位瓲）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位元）	營業支出（單位元）	收支差引
大正十年	八、〇〇九、六二五	四、七一六、五五九	二五、四八四、七四二	一三、〇一四、六五〇	一二、四七〇、〇九二
同十一年	六、二〇八、四六八	五、一七一、八七九	二〇、六九〇、四四九	一二、九三三、五〇〇	七、七五六、九四九
同十二年	八、〇一三、六五六	四、〇三九、九四七	一八、二八八、一三四	一一、三三六、六七七	六、九五一、四五七
同十三年	六、八五九、五九〇	五、六〇三、五三四	一七、五〇九、三三三	一一、九一三、九〇一	五、五九六、六三二
同十四年	七、七二〇、一四一	六、三一七、二一七	二四、〇四七、六七六	一三、二一八、二〇四	一〇、八二九、四七二
昭和元年	五、八二〇、三三六	四、九九二、四九七	二三、四八七、一六九	一三、五九八、九八〇	九、八八八、一八九
同二年	八、八三五、六九六	五、五一六、五六九	三四、七二〇、四六六	一五、九四一、一五七	一八、七七九、三〇九

本鐵道輸送貨物の大半は鑛物（主として開灤及び其他炭礦の石炭）で、政府用品も亦大抵年額百萬噸前後に及び、

農產品及び製造品も各年額六、七十萬噸前後に及んでゐる。旅客では三等旅客が絕對多數で總數の五分の四乃至四分の三を占めてゐる。

本鐵道は第一、第二奉直戰、奉郭戰等軍閥の私鬪の爲に、その一般運輸を停止されたことが度々で、第一、第二兩奉直戰中及び戰後には關內の分は京奉、關外の分の奉楡鐵道と稱せられてゐたが、一九二八年五月奉軍の關內引揚後又復關內外に分れて管理されることゝなり、現在では管內の分は北寧鐵道と稱して國民政府鐵道部に管轄され、關外の分は依然京奉鐵道と稱し東北四省交通委員會の管轄下にある。かゝる狀態に拘らず、本鐵道は支那諸鐵道中最も好成績を擧げてゐる鐵道であるが、將來葫蘆島の築港にして成らば滿蒙輸移出入貨物の本鐵道によるもの更に多きを加ふべく、又現在問題となつてゐる通開線その他新支線の敷設及び現支線の延長を見るに至らば、本鐵道の營業狀態は益々良好となるであらう。

（四）四洮鐵道（全線延長四二六粁）

四洮鐵道は大正二年の日支間の協約による所謂滿蒙五鐵道（第二の(二)參照）の一で、四平街鄭家屯間、鄭家屯通遼間、鄭家屯洮南間の三區間に分れて敷設されたもので、四鄭線は大正六年四月起工して同年十一月三十日全線開通し、翌七年一月十日假營業を開始した。鄭通線は大正十年四月起工翌十一年一月より營業を開始し、鄭洮線は大正十一年九月工事に着手し翌十二年十一月竣工、假營業を開始したものである。

敷設資金は日本より借款し滿鐵が工事を請負つて敷設した支那の國有鐵道で、總借款額は三千七百萬圓であるが延滯利子が約千百萬圓に及んでゐる。

最近の本鐵道輸送客貨及び營業收支は左の通りである。

種別／年次	貨物（單位噸）	旅客（單位人）	營業收入（單位元）	營業支出（單位元）	收支差引（單位元）
大正十一年	四九一、九九四	二八五、九八三	一、六五七、八一四	一、一六七、〇六二	四九〇、七五二
同十二年	六四四、五八二	三九二、〇八三	二、三八六、八〇一	一、二九〇、四〇八	一、〇九六、三九三
同十三年	七二三、七四五	五〇四、三六七	三、四七八、六五九	二、〇四二、〇三七	一、四三六、六二二
同十四年	八四六、五七二	六三九、四一〇	五、一七七、九五九	二、五六四、八六〇	二、六一三、七九九
昭和元年	一、一九〇、三八二	七七八、三六六	七、六七五、二八四	三、六八四、八一二	三、九九〇、四七二
同二年	一、〇三一、〇八六	七〇二、二四八	六、〇六六、二八一	三、七五八、三六〇	二、三〇七、九二一
同三年	七九〇、六七七	六四六、〇〇八	六、〇四三、〇三八	不明	—

輸送貨物の大部分は穀類及同製品である。

而して本鐵道運輸の特徴は連絡輸送の多きことで、滿鐵との連絡運輸證券による貨物のみにても全輸送貨物の大半を占め、同連絡切符による旅客の數も亦全數の約十四、五分の一に當つてゐる。かくして本鐵道は現在では有力なる我が滿鐵培養線の一である。

（五）吉長鐵道（全線延長 一二七粁七四）

本線に關しては一九〇二年七月十一日に東支鐵道と支那政府との間に『吉長鐵道に關する豫備協定』なるものを結び、東支鐵道の枝線として敷設することに決定してゐたものであるが、その敷設に入らざるに一九〇四年には日露戰爭起り、露西亞の敗北となり、東支鐵道の寬城子以南は日本の有に歸したるを以て、東支鐵道の本鐵道敷設も立消へとなつたものである。其の後一九〇七年四月十五日に日本は支那政府との間に『新奉及吉長鐵道に關する協約』を結び、吉長鐵道を滿鐵よりの借款によりて敷設することに決定し、翌一九〇八年十一月十二日に日支兩政府間に『新奉及吉長鐵道に關する續約』成り、其の翌々年一九〇九年八月十八日には滿鐵會社と大淸國郵傳部との間に『吉長鐵道借款細目契約書』の調印成り、其又翌年の一九一〇年に敷設工事に着手し、一九一二年（大正元年）十月に全線の開通を見た。敷設資金は滿鐵會社より借款したもので總額六百五十萬圓である。

大正七年一月より滿鐵が委任を受けて經營して今日に至つてゐる。

本鐵道最近の輸送客貨及び收支を表示すれば左の如くである。

種別／年次	貨物（單位瓲）	旅客（單位人）	營業收入（單位元）	營業支出（單位元）	收支差引
大正十一年	七三二、五五七	五〇四、六〇五	二、七八九、五五二	一、七九〇、五二五	九九九、〇二七

同十二年	八〇七、八三三	六八八、一七三	二、八六六、七九六	一、九二八、六二三	九二八、一六四
同十三年	七四一、五九四	七四五、四七七	二、七一八、六五六	一、九六七、三三三	七五一、三三五
同十四年	七一〇、三九七	七六二、七七三	二、六八〇、三四五	一、七八六、三七七	八九三、九六八
昭和元年	七六八、五三一	八六三、三七一	二、九一九、七六四	一、九九五、三八三	九二四、三八一
同二年	八七七、〇三四	九四五、五九六	三、三〇五、〇〇五	二、三一〇、八一二	九八四、一九三
同三年	九〇八、四六〇	一、〇八五、三三〇	三、六二八、四八〇	二、五五三、〇一五	一、〇七五、三六五

本鐵道輸送貨物の大宗は穀類、木材である。穀類は沿線及五常附近を中心こして生産し、木材は松花江の上流地方に於て伐採し、同江によりて筏流して吉林又は九站に至り貨車積して輸出されるものである。

本鐵道の輸送客貨も四洮鐵道こ同じく滿鐵この連絡運輸によるもの多く、而も連絡貨物の全輸送貨物に對する比率も略同樣であるが、連絡旅客の割合が四洮線に比して遙に小なるは、移民が連絡旅客の首位を占め、本沿線に移住する移民は四洮線沿線に比較して遙かに少ない故である。然れども粁當り輸送客貨の多きは本鐵道沿線の開發せるを證するものである。兎に角本鐵道も亦重要なる滿鐵の培養線である。

吉敦鐵道の開通は本鐵道に對して非常に好影響を及ぼすべく、吉輝鐵道の竣工も距離並に運賃の關係上、本鐵道の脅威こはならないのみならず、寧ろ或る程度迄培養線こなるであらう。又將來吉會鐵道敷設の場合に於ける吉敦沿線並に吉林發の客貨の減少を憂へる向もあるが、長春發吉會向け客貨の増加はそれを償つて餘りあるであらう。

（六）洮昂鐵道（全線延長二二四粁二）

洮昂鐵道とは、洮南より昂々溪に至る鐵道であるが、この終始端驛は四洮鐵道の洮南驛及び東支鐵道の昂々溪驛とは各々數粁の距離にある。

本鐵道は大正十三年九月三日に奉天省當局と南滿洲鐵道との間に締結した『洮昂鐵道建設請負契約』によりて大正十四年六月末に工事に着手し、翌十五年七月初めに工事を終へたものである。敷設資金は南滿洲鐵道が立て替へ支出したもので、最初の請負契約額は千二百九十二萬圓の豫定であつた。

本鐵道は營業開始後日尚淺く、沿線の開發も今後に待つ外なく、且つ齊克鐵道は洮昂鐵道昂々溪驛より齊々哈爾に至る支線を敷設したが、四洮、洮昂兩鐵道の兩洮南驛間に連絡線路を敷設しあるに拘らず、兩鐵道の貨物連絡輸送は未だ行はれない爲めに、積替への不利と不便とを忍ばなければならず、加ふるに運賃並に距離等の關係上泰來の貨物は勿論鎭東のすら北上して東支線經由輸送されてゐる現在に於ては、東支鐵道以北の貨物を本線經由に吸收することは極めて困難な狀態にある。

開通以後の本鐵道營業成績は左表の通りである。

種別 年次	輸送貨物（單位瓲）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位元）	營業支出（單位元）	收支差引	摘要
昭和元年	六二、四五六	一五八、九七三	四三四、八八一	—	—	昭和二年六月以前の各支出は總て資本支出として計上
同二年	七三二、三〇二	二〇四、五三七	一、一四五、一七四	一、三二一、九二七	損 一七六、七五三	
同三年	三五六、七一一	二九四、六四二	一、一三八、三三三	一、〇四二、八四九	九五、四八四	

（註）輸送貨物は相當夥多なるが如きもその大部は鐵道材料にして、一般貨物としては僅に十萬噸内外に過ぎない。

（七）吉敦鐵道（全線延長二一〇粁〇六）

吉敦鐵道こは吉長鐵道吉林驛より敦化に至る鐵道にして、本線は後說（第二の（一）參照）の所謂吉會鐵道の一半を爲すものである。

本鐵道は大正十四年十二月二十四日に支那政府こ南滿洲鐵道會社この間に締結せられた、『吉敦鐵道建設請負契約』によりて大正十五年六月一日に敷設工事に着手し、昭和三年十月十日に全線開通營業を開始したものである。敷設資金は南滿洲鐵道會社が立て替へ支出したもので、請負契約金額は二千四百萬圓であつた。

昭和二年十月部分的假營業開始後の本鐵道輸送客貨及び營業收支額は左の通りである。

種別／年次	發送貨物（單位瓲）	發送旅客（單位人）	營業收入（單位元）	營業支出	收支差引
昭和二年（十月以降）	一六、八五〇	四七、六五七	六一、八〇三	不明	―
昭和三年	二四六、五六一	三一八、九八三	六八七、三五五	不明	―

本鐵道の開通によりて間島貿易の方向に幾分の變更を來すであらうし、開通初年度の輸送貨物約二十萬噸、旅客約十萬人こ豫想せられ、更に將來に於ける沿線の開發特に林業の發展も多少期待し得るけれごも、斯くの如く出廻客貨は僅少なれば本鐵道自體のみにては相當の營業成績を擧げるここ至難なるべく、かくて本鐵道は吉會鐵道の一部分こしてこそ初めて重大なる意義を有するに至るものである。（吉會鐵道に就きては第二、未成鐵道一に述べるから茲には省く）

本線蛟河驛より仍子山炭礦に至る約十粁の鐵道は、昭和三年七月に起工して、同年末に完成したもので、吉林省有であるが現在では車輛を有せず、その運轉を吉敦鐵道に委任してゐる。

（八）金福鐵道附城安線

金福鐵道は南滿鐵道金州驛を起點こし、金州城内を迂廻して關東州界城子疃に至る、延長一〇二粁二の標準軌幅鐵道である。該工事は大正十五年五月より開始し、昭和二年十月一日に開通、營業開始を見たるものである。

本鐵道に對しては南滿洲鐵道は少なからぬ援助をしてゐる。

本鐵道開通以來の輸送客貨及び營業收支は左の通りである。

種別／年次	發送貨物（單位米噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位圓）	營業支出（單位圓）	收支差引	摘要
昭和二年度	四六、五四〇	九二、五五八	一六九、五九一	一三九、四〇七	三〇、一八四	十月一日以降
同三年度	九五、九七七	二三六、〇一四	三三一、九五九	三四一、九二九	損 一九、九七〇	

本鐵道の開通に伴ふ沿線並に奧地の開發は多少期待し得るけれども、それも急速には運ばないであらうから、本鐵道輸送客貨の將來もその急激なる增加は望まれない。又本鐵道の主要なる貨物たるべく期待されてゐた鹽は殆んど悉く原產地に於て船積みされ鐵道には出廻つてゐない。

本鐵道は車輛を有せず、南滿洲鐵道のを借用し、運賃も亦南滿洲鐵道と略々同率である。

因に本鐵道は資本金四百萬圓の日支兩國人を株主とする金福鐵道會社の經營である。

城安線（城子疃、安東間）は金福鐵道と安東驛を結ばんとするもので延長約百九十粁である。本鐵道の吸收客貨につきては正確にこれを豫想することは困難であるが、多數量にのぼらざることは事實である。たゞ本線完成の曉には、日本及び朝鮮と關東州との連絡は頗る便利となり、この連絡旅客は相當あるであらうと思はれる。

（九）瀋輝鐵道（本線全延長三一九粁六）

瀋輝鐵道（舊名奉海鐵道）は滿蒙に於て支那自國資本及び技術によりて敷設した最初の大鐵道である。

本鐵道敷設は所謂自國鐵道による三都（瀋陽、吉林、齊々哈爾）連絡熱や、滿蒙開發策、利權回收熱等が合して俄に起つた問題であるが、その因由する處は遠く數年前より釀成されつゝあつたのである。

本鐵道公司は資本金奉天大洋二千萬元、官民折半出資の合辦で大正十四年五月設立せられた。而して民間の出資額は各縣に割當て出資せしめることにしたものであるが、その後官憲に買收されたものが甚だ多い。

工事着手は同年七月で、其後資金の不足、奉票の暴落等に尠からず惱まされたるに拘らず、當局の努力と威力とを以つて着々工事を進捗せしめ、昭和二年九月六日瀋陽、輝北（舊名海龍）間延長約二百三十四粁五が竣工營業を開始し輝北より北進して朝陽鎭に至る延長十六粁七と、梅河口より左折して西安（大疙瘩）に至る延長六十八粁四の兩枝線は共に昭和二年夏期に敷設工事に着手したものであるが、前者は翌昭和三年八月頃開通し、後者は前年末に完成開通した。

本鐵道は幹線及び西安枝線の外に、撫順、新賓（南札木又は營盤、新賓間—新賓は舊名興京）の兩枝線等の培養的枝線敷設の計畫を有して居る。

本鐵道は上記の如く最近漸く全線が開通したのみであるが、開通區間に於ける營業成績の概要は左の通りである

輸送貨物	發送	一九五、六二三瓩	計二五〇、五八八瓩	昭和三年四月より同四年三月に至る一ヶ年間
	到着	五四、九六五瓩		
輸送旅客		不明		
營業收入	客車收入	一、三一六、四八二元		昭和三年一月より十二月に至る一ヶ年間
	貨車收入	三、九七四、〇三六元		
營業支出		不明		

兎も角本線は南滿の穀倉こも稱せられてゐる豐穰なる東山地方を貫くものなれば、現在にても相當多量の客貨を吸收し得るものであるが、更に將來に於ける沿線の開發はその培養線路の發達こ相俟つて頗る目覺しきものがあるべく、從つて本鐵道は非常に良好なる營業成績を擧げ得べく期待せられてゐる。

けれごも本鐵道の將來に於ける輸送客貨は鐵道運賃以外に、本鐵道こ關係を有する他鐵道の敷設の有無も大影響がある。卽ち吉輝鐵道（吉林、朝陽鎭間）及びその枝線の完成は、引いて本鐵道の輸送客貨を增大せしむべきここは明であるが、若しも開豐線が西安に延長さるれば、却つて本鐵道の客貨はそれに奪はれる憂がある。

本鐵道は昭和三年十月より南滿洲鐵道この間に貨物の連絡運輸を始め、同鐵道より車輛の貸與を受けてゐる。

（一〇）呼海鐵道

本鐵道の敷設問題は一九〇九年、一九一〇年、一九一一年、一九一三年の四度黑龍江省議會の問題こなり、一九

一一年の如きは鐵道會社が創立され、資金の募集にまで着手したが資金難其の他の理由で實現せず、其の後暫く問題は中絶してゐた。一九二四年夏期に至り、吳黑龍江省督辦が露商スキデルスキーと合辦にて、本線を敷設經營することに契約を結んだが、張作霖の反對に遇ひて實現せず、遂に翌一九二五年に官商合辦にて資本金一千萬元の呼海鐵路公司を創立、その資金は黑龍江省政府及び廣信公司にて五百萬元を、民間より五百萬元を各折半出資して敷設に着手することゝした。

本線は哈爾濱、黑河間の所謂濱黑線の一部をなすものであり、濱黑線は別項（第二の四）記載の如く、露亞銀行が中國政府との間に借款契約を結んでゐるから、露亞銀行は同契約を根據として、本線の敷設に對し中國政府に抗議を申込んだが、元來此の借款契約なるものは名は露亞銀行と中國政府との間の契約なるも、事實は露亞銀行の後に控へた露西亞帝國政府なる黑幕が中國政府より得たる利權と見るべく、而して露西亞帝國政府なるものが既に一九一七年に轉覆してしまつてゐたのであるから、支那側では本抗議を問題とせず着々準備を進めたのである。

本線は哈爾濱（傅家甸）の對岸馬船口より起り、呼蘭、綏化を經て海倫に至る延長二二一粁一三軌幅四呎八吋五の鐵道である。

敷設工事に着手したのは一九二六年春期で馬船口、呼蘭間二十六粁餘は七月初旬に竣工して十二日試運轉をなし九月一日より正式に客貨の輸送を開始し、呼蘭、綏化間九二粁は翌二十七年春期に工事を終へたものである。工費は松浦、呼蘭間百八萬元、呼蘭、綏化間三百四萬元の豫定なりしが、實際に費消せる額が豫想外の巨額に上つたら

しい。綏化、海倫間の敷設工事は一九二八年春期に着手し、同年十二月七日に竣工し十五日より客貨の取扱を開始したものである。この綏海段の工事に要せる金額は未だ不明なるも豫算は五百萬元であつた。

本線は昨年末漸く全線開通せるものなれば、全線の營業狀態は未だ不明なるも、一九二六年夏期より開通區間を部分營業せるもの・營業成績は左の通りである。

種別／年次	輸送貨物（單位瓩）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位元）	營業支出（單位元）	收支差引	摘要
一九二六年	四五、五五七	三二、三五〇	三九、〇〇三	不明	―	
一九二七年	三一七、八二四	五三二、九〇七	一、七三五、〇九八	不明	―	
一九二八年	六二八、五〇五	八六四、〇四四	三、三五〇、八六四	不明	―	

本鐵道沿線は夙に北滿の穀倉を以つて稱せられてゐる處で、その輸送客貨の如きも表記の通り多量であるが、全線の開通と共に沿線地方開發の進捗は將來に於ける本鐵道の營業成績は甚だ良好ならしめるであらう。

本鐵道と東支鐵道との連絡貨物輸送問題は久しい間の懸案で、既に妥協成立を傳へられたことも兩三度に及んだが、その都度實現に至らずして止んでゐる。而してこの原因は連絡運輸實施は呼海鐵道、生產者並に荷主に取りては甚だ望ましいことであるが、東支鐵道としてはさまで歡迎すべきことでない爲めであるが、この東支鐵道の頑張りは當然支那側の感情を激發せしめ、自國の鐵道を以て呼海鐵道と連絡せしめるに至るのではないかと考へられる。

（一一）吉輝鐵道（吉林—朝陽鎭間 一八三粁四）

吉輝鐵道舊は名吉海鐵道にして、この敷設は上記の瀋輝鐵道に刺戟されて起つた問題である。本問題は一九二六年夏期より頓に擡頭し、奉吉兩省當局に於ても大いに乘氣となり、一般支那人間の輿論も亦本鐵道急設を稱へるに至り、同年秋期の吉林省議會に於て本鐵道の敷設を決議した。

而して利權回收熱の旺盛なる支那の輿論は之が敷設は外資によらず、自國の資金にてなすべしとの意嚮であつた。處が同線路は大正七年の日支協約に於ける所謂滿蒙四鐵道の一に當り、同協約覺書には『中國政府ハ日本資本ヨリスル借款ヲ以テ速ニ建設スルコトニ決定セリ云々』を日本政府に聲明してゐるのみならず、明治三十八年の『日清滿洲善後條約ニ關スル秘密協定』の第三條には『支那政府ハ本鐵道（南滿洲鐵道）ノ回收前ニアリテハ之ニ隣接又ハ並行スル線路並ニ本鐵道ノ利益ヲ阻害スル枝線ヲ敷設セザルコト』と明記してゐるのである。

斯くて本鐵道を支那にて敷設することは全く前記二協約に違反することゝなるから、日本政府は之が敷設に對して嚴重なる抗議を提出した。然るに、支那當局は言を左右にして應ぜず、着々敷設準備を整へ、翌一九二七年に入りてより早速測量を開始し、四月十六日には總辦及び幫辦の任命を見、五月中旬に至りて吉林黃旗屯を起點として敷設工事に着手したのである。

然るに、その後資金難又は材料到達難等に禍されて工事は遲々として進まず、漸く一九二八年十二月中旬朝陽鎭

磐山間の開通を見たに過ぎなかつたが、この前後より工事は比較的順調に進捗し、一九二九年五月中旬に至り、朝陽鎭、黃旗屯間一七四粁一を竣工開通せしめた。近く全線開通し、吉長、吉敦兩鐵道と連絡するに至るであらう。

本鐵道は開通後日尙淺きを以てその營業成績を知るに由ないが、沿線地方には未開墾地甚だ多く本鐵道沿線に生産せられる貨物は約五萬噸のみと豫想せられ、之に到着貨物を加へて本鐵道營業初年度の吸收貨物は約七萬噸位にして、旅客も亦四、五萬人と豫想せられてゐるが、未墾地の多いだけ將來の有望を物語るものである。

吉輝線沿線の客貨數量は以上の如き少量では、到底收支相償はないことは明である。茲に於て現在の吉長鐵道、及び吉敦鐵道の客貨を吸收する必要が生じて來る譯であるが、これが能否は主として本線及び瀋輝鐵道の運賃率の高低にかゝり、之に次いでは葫蘆島築港の成否並に吉長、京奉の兩鐵道運賃政策の如何にかゝつてゐる。

吉林を中心として見るに、吉長、南滿兩鐵道による吉林、奉天間の距離は約四三二粁なるに、吉輝、瀋輝兩鐵道經由による吉林、奉天間は約四七八粁となり後者は前者よりも遠距離である。故に距離の上のみより見れば吉長鐵道及び吉敦鐵道沿線の輸移出入物資は滿鐵線經由を有利とする。こゝに於て吉輝鐵道が吉長、吉敦兩鐵道沿線の物資を吸收するためには、上記の如く同鐵道及び關係諸鐵道の連絡輸送運賃を低率となす必要に迫られる譯であるが、果して滿鐵線以下の運賃率にて輸送し得るや否や疑問とせられてゐる。

(一二) 齊克鐵道

齊克鐵道とは齊々哈爾より克山を經て克山鎭に至る延長約二百二十一粁の鐵道であるが、洮昂鐵道昂々溪驛より齊々哈爾に至る延長三十二粁五の所謂齊昂線をもその管理下に置くを以て、全延長は約二百五十四粁である。本鐵道の開通區間は昂々溪齊々哈爾間の所謂齊昂線のみで、他は現在工事中である。齊昂線の起工は一九二八年六月で同年十二月七日に開通し、十一日より假營業を開始したものである。本線の敷設は一兩年前よりの懸案であつたが、それには東支鐵道を横斷するを要し、之に對し同鐵道ソウェート側幹部が頑强に反對せる爲め行惱んでゐたが、一九二八年春期に至り支那側の强硬交涉遂に奏効し、本問題はソウェート側の讓步によりて解決し、本線の實現となつたものである。本線の敷設資金は百二十萬元にして奉天省（現在の遼寧省）黑龍江省、交通部（京奉鐵道）が各四十萬元宛出資したものである。

齊克鐵道齊克線の敷設も昂齊線と同じく一九二八年六月に起工したものであるが、同年結氷期迄に齊々哈爾泰安鎭間約百三十粁の土工が略々完成した。本年解氷と同時に工事を繼續し、又材料も略々購入濟であるらしいから、本年末或は明年早々全線開通するであらう。

本線の敷設資金の出處は未だ明ではないが、恐らく黑龍江省庫より出でたるものなるべく、こは卽ち紙幣の增發なることも亦想像に難くない。

本鐵道營業初年度の豫想吸收客貨は貨物約五、六十萬噸旅客約四、五十萬人であるが、その勢力範圍內にある背後地域には肥沃なる未開墾地甚だ多ければ、將來に於ける發展には期して俟つべきものあることは疑を容れない。

兎も角本鐵道の敷設により支那鐵道が、南滿洲より遠く北滿の奥地に突入することゝなるけれども、現在の狀態では距離並に運賃の關係上東支鐵道の純培養線たるに止るであらうと思はれる。それかあらぬか本鐵道と東支鐵道昂々溪驛との間に連絡線が現在敷設中である。

本鐵道には泰安鎭、拜泉線を始め幾多の枝線敷設計畫があるが、これらの各枝線は今後續々出現するであらう。

（一三）穆稜炭礦鐵道（延長約六〇粁）附 梨密線

本鐵道は穆稜（梨樹溝）炭礦の石炭運搬を主目的とし、露商スキデリスキー氏と吉林省地方政府との合辦事業たる資本金六百萬元の穆稜炭礦會社の經營するもので、敷設資金及び技術等に於ては東支鐵道より多大の援助があつた。

本鐵道は一九二四年春期に敷設工事を起し一九二五年三月開通したるもので、東支鐵道小城子驛に起り密山街道に沿ひて北進して梨樹溝に至る軌幅五呎の鐵道にして、軌條及車輛は東支鐵道より借用せるものが多い。

本鐵道は一九二六年春期より一般客貨の取扱を開始したが、出廻り客貨が頓に增加し、密山街道に沿ふ終端驛たる梨樹鎭には一九二五年迄は一戸の農家すらなかつたのに、僅か二三年後の現在では人口約二萬を算する一市街となるの盛況を呈した。こは穆稜河に沿ふ所謂肥沃なる密山平原に（可耕未開墾地が尙約百五十萬晌あると云ふ）多數の移民の流入を見るに至つた結果で、最近では年々約十萬の移民が本地方に定着しつゝあると云ふ。

斯くて本鐵道は密山平野を勢力範圍こして、その移出農産物並に移入雜貨の吸收量も逐年激增するこごは明で、植民鐵道こして重要なる役割を演じつゝある。

本鐵道の輸送客貨並に營業收支は甚だ分明を缺くが、東支鐵道小城子驛の發着貨物の大部分は本鐵道を經由したものであるから左に表示しやう。

東支鐵道小城子驛發着一般貨表

種別／年次	發送貨物（單位瓲）穀類	木材	石炭	其他	計	到着貨物（單位瓩）	摘要
一九二四年	二〇四	三四四	—	五	五五三	九、二〇八	
一九二五年	七〇九	一、四三五	一四、一一〇	一六	一六、二七〇	九、三三四	外に本年度東支鐵道納入炭　八、三八二瓩
一九二六年	三、二九一	一〇、五四六	六九、四四九	二八	九二、五〇四	五、六二七	同　五七、四六二瓩
一九二七年	三六、五四〇	七、七八九	九五、八七三	三四一	一四〇、五四三	一〇、五六四	同　一〇三、九二〇瓩

梨密線は穆稜炭礦鐵道（小城子、梨樹鎭間）の延長線で延長約百八十粁である。本線に關しては據るべき適當なる資料なきを以て吸收客貨の想定を爲すこご困難であるが、沿線には所謂穆稜河の沃野が遠く擴つてゐる故に、此處に移民の流入さへ見れば、忽ちにして大農産地こ化すべきは瞭であるが、その移民を招致する爲めには交通の便を拓くを第一條件こする。かゝる見地の下に密山農商務會が、密山こ東支鐵道間の鐵道敷設を唱道してから既に數

ヶ年を經過した。近來穆稜炭坑鐵道の敷設に刺戟されて、同鐵道を密山迄延長の要求が益々盛となりつゝあるから、或は近く本線の敷設が實現するに至るやも計られない。最近支那は本線の測量を爲すと云ふ。又密山は現在では人口五、六萬を擁する一大市街にして、露支の境界にある軍事上の要地たる虎林には大街道が通じてゐるから、本線は獨り經濟的意義のみならず、政治的軍事的にも支那に取りては緊要なものであらう。

（一四）鶴立炭礦鐵道

本鐵道は鶴立煤礦公司新興鐵路と稱せられ、松花江岸の蓮花口を起點として鶴立鎭を經て炭礦所在地興山鎭（石頭河とも云ふ）に至る延長五五粁五の鐵道であるが外に約十二粁の引込線があり、軌幅は五呎である。本鐵道の敷設資金は百二十萬元餘で線路敷設材料及び車輛等は主として東支鐵道より購入した。敷設工事着手は一九二六年夏期にして、同年十一月竣工運轉を開始したものである。

本線は運炭專用鐵道で、只便宜の爲めに一般客貨の取扱を爲しつゝあるに過ぎず、全然地方的の鐵道である。本鐵道輸送客貨並に營業收支は判明しない。

因に鶴立煤礦公司は資本金三百萬元の株式會社にして廣信公司が一半の株式を所有し、吳舊黑龍江省督軍も十分の三の株主であつた。

（一五）溪城輕便鐵道（本溪湖牛心臺間約一五粁）

本鐵道の既設部分は本溪湖（太子河）牛心臺間及支線を合せて總延長約二十四粁にして、起工は大正二年十月で翌三年二月に開通した、軌幅二呎六吋の輕便鐵道である。本鐵道敷設權利は支那人金品三なる者が得、金と數人の日支人とが契約を結び各出資したことになつてゐるが、主としてその中の一人なる權太親吉氏が滿鐵より資金、工事材料並に技術員の供給を受けて敷設したものである。其後紛議を生じ、遂に大正三年九月末に滿鐵と日支合辦本溪湖煤鐵公司との合辦によりて、資本金五十七萬圓（中十分の七の三十九萬九千圓は滿鐵の出資で十分の三の十七萬一千圓は公司の出資）の溪城鐵路公司を設立した。

最近數年間の輸送客貨數量及び營業收支額は左の通りである。

種別／年次	輸送貨物（單位米噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入額（單位圓）	營業支出額（單位圓）	收支差引
大正十一年	五四、七六九	三九、二五七	七七、九八九	—	—
同　十二年	六二、七七五	四九、四〇〇	八六、四九一	—	—
同　十三年	七四、七三〇	六〇、三九八	一一五、五五五	—	—
同　十四年	九八、一三七	五三、四六一	一三四、〇三七	—	—
昭和元年	七四、四一六	三三、二九五	九〇、四四八	—	—
同　二年	七八、六五八	三四、〇九六	九九、五七四	—	—
同　三年	八二、〇一四	四三、一三八	一〇九、八七九	—	—

本鐵道は最初の豫定では城廠迄敷設の計劃であつたが、歐洲戰亂による物價騰貴の爲め工事を中止し以つて今日に至りたるものにして、現在の輸送貨物の大部分は牛心臺炭礦のものである。

(一六)開豐輕便鐵道 (延長六三粁七)

本輕便鐵道は開原(石家台)西豐(掏鹿とも云ふ)間を結ぶものにして軌幅一米で、資本金奉天小洋三百六十四萬三千五百五十萬元の開豐長途鐵軌汽車公司(商辦)の經營である。

敷設工事には大正十四年の解氷と前後して着手、翌十五年五月二十八日に全線の開通を見たるものである。

本線は所謂大正二年の滿蒙五鐵道、同七年の滿蒙四鐵道の中に抱含されてゐるもので、日本の投資權は確定されてゐたものであるが、其後種々なる理由の下に日本の借款鐵道は成立せず、遂に本輕便鐵道が實現したものである

開豐汽車公司の章程によれば、本輕便鐵道は將來更に西安、東豐、輝北に延長されることゝなつてゐるが、輝北より東豐經由西安に至る線路は、別項瀋海鐵道に述べた如く、同鐵道がその枝線として設設してゐるから絶望なるも最近の新聞紙の所報によれば、本鐵道を西豐より西安に延長敷設することは本年五月一日に東北四省交通委員會より許可されたそうであるから、或は本線の西安延長は近く實現するかも知れない。

全線開通後二ケ年間の本鐵道營業成績は左の通りである。

年次＼種別	輸送貨物（單位噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位現大洋元）	營業支出（單位現大洋元）	收支差引	摘要
一九二六年度	八〇、九三三	二八三、六八一	五九三、三九五	―	―	一九二六年七月より一九二七年六月に至る一ヶ年間
一九二七年度	一〇九、〇五〇	二四〇、六三三	五八八、八五〇	―	―	一九二七年七月より一九二八年六月に至る一ヶ年間

本鐵道は車輛の不足と輕軌條の爲めに輸送能力も尠く、未だ充分にその機能を發揮し得ない憾がある。

（一七）天圖輕便鐵道（全延長約百十一粁）附圖們輕便鐵道

天圖鐵道とは圖們江岸の地坊より天寶山に至る延長百十三粁と、朝陽川より局子街に至る枝線延長十粁を總稱する軌幅二呎六吋の輕便鐵道であるが、老頭溝、天寶山間十二粁は未設である。敷設工事着手は大正十一年八月で同十三年十月竣工し、十一月一日より營業を開始した。本鐵道は主として老頭溝の石炭及び天寶山の銀、銅鑛運搬の目的を以て敷設したるものなるが、後者がその採掘を中止したる爲自然老頭溝、天寶山間の敷設も未着手の儘になつてゐる。本鐵道は日支合辦（日本代表は飯田延太郎氏）の吉林省天圖輕便鐵路公司の經營である。

本鐵道の輸送客貨數量及營業收支額は左表の通りである。

種別／年次	年度末營業粁	輸送貨物（單位噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位圓）	營業支出（單位圓）	收支差引
大正十二年十月十四日より同十三年十二月末日迄	二二	四四、五〇五	一〇一、八〇六	三四三、七五七	四〇一、一一七	(−) 五七、三六〇
大正十四年	二二	三五、一三四	一〇五、八〇八	二六九、六六八	四〇五、五九〇	(−) 一三五、九二二
昭和元年	二二	六四、一三四	一九七、七二八	三八七、〇四五	四四七、七七二	(−) 六〇、七二七
同二年	二三	八七、九六四	三三八、五九五	五九六、四六九	四九八、六三二	(+) 九七、八三七
同三年	二三	一〇四、二二三	二六三、〇四七	七〇七、二四一	八一五、九九二	(−) 一〇八、七五一

本鐵道は上記の收支表が示すが如く頗る經營難にある。この原因としては天寶山の銀、銅鑛採掘中止と、鐵道運賃の高率と、輪轉材料の不完全、馬車輸送の旺盛等による輸送客貨の少量なることにある。

本鐵道は支那官廳の許可の下に鐵道線路延長の權利を有し、曾つて敦化へ延長を計畫したこともあるが、鐵道營業狀態が上記の如き悲境にありてはその實現は困難なるべく、又本線は別項（第二の(一)記載の吉會線と殆んど同一徑路上にあるを以て、若し吉會線敷設實現の曉には當然、新鐵道に買收されるか又は死滅するかより外なき運命にある。

圖們輕便鐵道は朝鮮にある鐵道で、會寧より穩城に至る延長九二粁六分、軌幅二呎六吋の蒸汽輕便鐵道であるが

既設線は會寧、潼關鎭間五八粁八分である。

本鐵道の中會寧、上三峰間延長四一粁は、大正八年三月敷設工事に着手して九年一月開通し、上三峰、鍾城間九粁八分は同十一年十二月、鍾城、潼關鎭間八粁は同十三年十一月各開業した。

敷設及經營者は最初は南滿洲太興合名會社であつたが、大正十年三月同社は本鐵道を分離せしめて、圖們鐵道株式會社を設立した。本鐵道株式會社は公稱資本金三百三十萬圓で全額拂込濟である。

本鐵道の輸送客貨及營業收支は左の如くである。

年次＼種別	年度末營業粁程	輸送貨物（單位英噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位圓）	營業支出（單位圓）	收支差引
大正八年	一・三	五、六四六	一〇、六四六	三五、六三八	—	—
同九年	四一・一	一九、八〇三	四六、七三八	一三四、一七〇	一三〇、七六六	三、三八四
同十年	四一・一	四六、八五八	五六、九九一	二八三、三一四	一九四、〇二三	八九、二九一
同十一年	五〇・七	四八、三八一	七〇、六九六	三一三、一八六	二〇五、七七七	一〇七、四〇九
同十二年	五〇・七	八〇、二八四	一〇九、〇一一	五三六、七九七	三一三、六〇八	二二三、〇九九
同十三年	五八・八	四三、四一六	一〇七、三八九	三四八、四五二	三三四、五六六	一三、八八六
同十四年	五八・八	七一、七七三	一〇七、六八五	三九七、三八〇	二八三、〇〇〇	一一四、一一七
昭和元年	五八・八	一二四、九七一	一四三、五四九	五五九、二一九	三六一、〇九二	一九八、一二七

本鐵道は由來天圖輕便鐵道と朝鮮鐵道淸會線との連絡を目的として生れたものであるが、穩城に向つて延長される結果として、汪淸、嘎呀河、琿春地方をも幾分其の勢力圏内に收めてゐる。本鐵道は古會線開通の曉には頗る有望なる如く表面思惟されるも、實は會寧、上三峰間は圖們江の甚だしき屈折と斷崖絶壁との爲め廣軌に改築する事困難にして、古會線の延長線は他のルートを選ぶに至るべしと想像せられるを以て、古會線開通の節は現在本鐵道が間島に於て有する勢力を、新設せらるべき鐵道に奪はれることになるであらうと思はれる。

（一八）齊昂輕便鐵道 （延長二九粁）

本鐵道は資本金三十五萬兩の支那の官商合辦の株式會社の經營する處で、その經營の途上で多事多端幾變遷を重ね、現時その株式の大部分は廣信公司の有に歸してゐる。一九〇八年に天津の獨逸商泰來洋行請負の下に敷設工事に着手し翌九年十月一日運轉を開始したるもので軌幅は一米である。

本鐵道の收支は不明につき最近の輸送客貨數量のみを記載すれば概要左の通りである。

年度	輸送貨物（單位米噸）	輸送旅客
一九二三年	二〇、九八六	—
一九二四年	三〇、〇二三	約十萬人
一九二五年	三〇、一八四	約十萬人

一九二六年　三〇、五五三　約十五萬人

本鐵道も亦頗る營業成績の擧がらない鐵道であるが、最近に於ては齊昂間の自働車輸送が旺盛となり加ふるに別項記載の如く齊克鐵道の齊昂線が完成した爲め益々不振を極めてゐる。或は近き將來に於て自滅するのではないかと考へられる。

(一九) 滿蒙既成鐵道一覽表

鐵道名	區間	全線延長(粁)	軌間	備考
南滿洲鐵道	大連、長春間 奉天、安東間及支線	一、一〇八	四呎八吋半	日本經營
東支鐵道	滿洲里、綏芬河間 哈爾濱、寛城子間	一、七二七	五呎	露支合辦
京奉鐵道	北京、奉天間及其の支線	八八七	四呎八吋半	借款官辦(英) 粁程は關外の本支線
四洮鐵道	四平街、洮南間 鄭家屯、通遼間	四二六	同	借款官辦(日)
吉長鐵道	吉林、長春間	一二七	同	同(日)
洮昂鐵道	洮南、昂々溪間	二二四	同	同(日)
吉敦鐵道	吉林、敦化間	二一〇	同	同(日)
金福鐵道	金州、城子疃間	一〇一	同	日本經營
瀋輝鐵道	瀋陽、朝陽鎭間 梅河口、西安間	三二〇	同	官商合辦(支)

呼海鐵道	馬船口、海倫間	二二一	四呎八吋半	官商合辦（支）
吉輝鐵道	吉林、朝陽鎭間	一八三	同	同（支）
齊克鐵道	昂々溪、克山鎭間（昂齊間開通）	三二一	同	東北省自辦（支）
穆稜炭礦鐵道	小城子、梨樹溝間	六〇	五呎	露支合辦
鶴立炭礦鐵道	蓮花口、興山鎭間	五六	同	株式會社（支）
溪城輕便鐵道	本溪湖、牛心台間	二四	二呎六吋	日支合辦
開豐輕便鐵道	開原、掏鹿（西豐）間	六四	一米突	官商合辦（支）
天圖輕便鐵道	地坊、天寶山間	一一一	二呎六吋	日支合辦
齊昂輕便鐵道	齊々哈爾、昂々溪間	二九	一米突	官庶合辦（支）
合計		五、九一〇		

第二、未成鐵道

(一) 吉會鐵道

本鐵道は吉林と朝鮮會寧とを結ぶ豫定鐵道であつて日支二十年來の懸案である。今其沿革を逐條的に述べると、

(イ)明治四十年四月十五日の『新奉及吉長鐵道ニ關スル協約』の第三條乙の第三項末節に『將來吉長鐵道ノ枝線及ビ延長線敷設ノ場合ニハ清國ノ自辨ニテナスベク、若シ資金ニ不足アラバ南滿洲鐵道會社ヨリ借入ルベシ』云々とあり。

(ロ)次で明治四十二年九月四日の日清間協約中の『間島ニ關スル協約』第六條に於て『吉長鐵道ヲ會寧ニ延長シ、ソノ辨法ハ吉長鐵道ト同樣トシ、開辨ノ時期ハ日清兩政府ニ於テ商議ノ上決定ス』とあり。

(ハ)大正七年六月十八日には『吉會鐵道借款豫備契約』が支那政府と、日本興業、朝鮮、臺灣三銀行間に締結せられ、三銀行より支那政府に對し一千萬圓の前貸金を交付してゐる。

而して、本鐵道は『吉會鐵道借款豫備契約』成立後半箇年內に本契約を締結し、直ちに日本の借款によりて敷設工事に着手すべき筈であつたが、支那の政變其他の理由によりて延引し、今日に至るも未だ實現しない。然るに其一部とも見做すべき會寧及老頭溝間の天圖及圖們輕鐵は大正十三年に完成し、又吉林、敦化間の吉敦鐵道は別項記

載（第一ノ（七）參照）の如く既に昨年十月に完成してゐる。然らば吉會線としての未成部分は敦化、老頭溝間約百六粁に過ぎない。又昨年來日本と支那との間に、吉會鐵道完成の計劃大いに進捗したが、時局の爲めに現在では又復停頓の觀あるも、本線の敷設實現もそれ程遠い將來ではあるまい。

本鐵道完成後に於けるその輸出入貨物の呑吐港は清津說、羅津說、雄基說或は羅津雄基併用說等あるが現在猶確定して居ない。今長春を中心として之等海港に至る距離と大連に至る距離を比較するに、

長　春——大　連　間　七〇二粁
長　春——清　津　間　六八二粁（地坊通過）
長　春——羅　津　間　六九一粁（地方通過）　六七一粁（穩城通過）
長　春——雄　基　間　六五二粁（穩城通過）

即ち吉會線經由の方が何れも南滿線經由大連に至るよりは近距離となる。若しそれ吉林を中心として見んか吉林大連間は八二九粁（長春經由）なるに吉林、淸津間（地坊通過）は五五四粁、同羅津間は五六四粁（地坊通過）又は五四三粁（穩城通過）、同雄基間は五二四粁（穩城通過）となる。

斯くして距離の上のみより見る時は、吉長、吉會兩線沿線の對日本及朝鮮輸出入貿易品は、吉會線を經由する方が有利であるが、鐵道運賃、商慣習、朝鮮に於ける海港の設備等の問題もあれば、遽かに距離の上のみよりして滿鐵の蒙る打擊を論ずべきでない。

而して本鐵道完成の曉に吸收し得べき客貨數量の豫想は人各々その見る處を異にして居るが、運賃率を吉長線と同樣と做し、朝鮮の終端港が相當完備するとせば營業初年度の輸送貨物五、六十萬噸、旅客は三、四十萬人位かと思はれる。

（二）滿蒙五鐵道及四鐵道

滿蒙五鐵道とは

一、開海鐵道（開原、海龍）
二、四洮鐵道（四平街、洮南）
三、長洮鐵道（長春、洮南）
四、海吉鐵道（吉林、海龍）
五、洮熱鐵道（洮南、熱河）

の五鐵道を稱するものであつて、大正二年十月五日に日支兩國間に交換された、『滿蒙鐵道借款修築ニ關スル交換公文』に依つて日本の鐵道利權となつたものである。而して以上の內開海、四洮、長洮の三鐵道は日本よりの借款を以つて敷設する所謂日本の借款鐵道であつて、本大綱議定後速かに支那政府は日本資本家と商議の上建設に着手することゝし、其借款條件は英國の浦信鐵道借款契約に準ずるものとした。この中で第一に具體化されたのは四洮

鐵道であつて、大正四年十二月七日支那政府こ横濱正金銀行この間に四洮鐵道の一部四平街、鄭家屯間の四鄭借款契約が締結せられ、大正六年四月起工して同年十一月三十日開通した。更に其後數次四洮借款契約を締結し、大正十二年十月に至つて鄭通鄭洮全線の開通を見たここは、既設鐵道四洮鐵道の項に於て述べた通りである。

海吉、洮熱兩鐵道の利權內容は前三鐵道こ異り、將來支那政府に於て敷設せんこする場合にして、外國資金の借用を要する時は、他國に依らず日本の借款に依るべきここを約束したのみであつて、其敷設及時期等に對して日本は强要する權利なく、全く支那政府の自由裁量こしたもので、換言せば日本は此二鐵道に對して只借款優先權を得たに過ぎない。

然るに大正七年九月二十四日に日支兩國政府は『滿蒙四鐵道ニ關スル覺書』を交換し、支那政府は日本の借款を以て左記の鐵道を建設するここを聲明し、日本政府は之を承認するこ共に、速に日本資本家をして本借款の商議に應ぜしむる措置を執るここを言明した。

一、開吉鐵道(開原、海龍、吉林間)
二、長洮鐵道(長春、洮南間)
三、洮熱鐵道(洮南、熱河間)
四、洮熱線の一地點より海港に至る鐵道(本線經路は追て調査の上決定するここ)

右滿蒙四鐵道覺書の交換を了してより僅か四日、卽ち大正九年七月二十八日に、支那政府こ日本特殊銀行團(日

本興業銀行、朝鮮銀行、臺灣銀行）この間に『滿蒙四鐵道豫備借款契約』が締結せられ、前渡金こして二千萬圓を支那政府に交付した。而して本豫備契約締結の日より四箇月以内に本契約を締結し、本契約締結こ共に工事進行の計畫を銀行團こ協定し、其協定によりて鐵道建設に着手し速成を圖ることゝ定めたが、豫備契約を締結した段內閣は間もなく崩壞して政敵之に代り、且つ支那國內の輿論は遽かに右四鐵道の建設着手を許さざる事情にあつた爲め暫らく其經過を見ることにしたが、其後打續く支那の內亂及利權回收熱の爲め十年を經過した今日に至るも、未だ建設の運びに至らざるのみならず、前渡金の利子さへ支拂はざる狀態である。

滿蒙四鐵道の滿蒙五鐵道こ異る點は、四鐵道覺書交換の時既に五鐵道中の四洮線は一部開通し、更に全線の工事計畫中であつたから之を除き、其代りに洮熱線の一地點より海港に至る鐵道を新たに加へ、更に五鐵道の開海、海吉の兩鐵道を一鐵道にした點にある。而して五鐵道中の洮熱及海吉兩鐵道は借款優先權を有したに過ぎなかつたが四鐵道覺書に於ては凡て日本の借款鐵道こして、進んで豫備借款契約を締結して五鐵道の具體化されて居ないものを、この期に於て一擧に解決しやうこしたのであつた。然るに事實は叙上の如く豫想こ全く反したのである。嗣で大正九年十月十五日成立した四國新借款團に對し、日本は滿蒙四鐵道の中の洮熱線及同線の一地點より海港に至る鐵道の借款權を提供した爲め、日本の對四國新借款團關係から云へば、右二鐵道の利權は四國新借款團に移轉して最早日本の利權ではないが、支那政府は四國新借款團を認めて居ないから、支那對日本關係に於ては依然こして其利權は存在して居るべき筈である。斯くの如くにして兩線は日本の借款鐵道こして敷設することは、對四國新借款

團關係から不可能であり、又四國新借款團の利權として敷設することも對支那關係から難事であり、或は又支那自力による敷設も亦對日本關係から許容さるべきでない。兩鐵道は以上の如き國際的關係を有するを以て、其實現には多大の困難がある。

最近支那側に於て洮熱線の一部とも認むべき、洮南、開魯間又は通遼、開魯間の鐵道敷設計畫があると傳へらるゝも、叙上の如き複雜な國際關係を一體支那は如何に處理する積りであるか、日本の滿蒙積極的政策に對する一の牽制策とは思惟するものゝ其成行に就て充分なる監視を要する。

他の二鐵道卽ち開吉線及長洮線は日本の借款鐵道として、其利權は今猶嚴然として存して居ることは固より論ずる迄もない。然るに別項記載せるが如く開吉線の一部開原、西豐（掏鹿）間に支那の民營鐵道として開豐輕便鐵道が敷設され、又瀋海鐵道は其一驛梅河口より東豐を經て西安に至る枝線を敷設した。更に奇怪なるは、吉林朝陽鎭間を支那側は日本の嚴重なる抗議ありしに拘らずその敷設を完成したことである。斯くの如くにして二千萬圓の前渡金を交付して獲得した日本利權の一半をなす開吉線は、支那の國際的信義の無視から全く蹂躪されて居る。又一昨年來支那は四洮線の開通驛から扶餘に至る鐵道の敷設を計畫し、既に測量班を派遣して既に調査を完成したと云ふこの線にして實現する時は日本の利權たる長洮鐵道を中斷して其價値を半減せしむるものである。

斯くの如くにして滿蒙四鐵道の利權は全く失はれんとする狀態であるが、日本は果して如何なる對策を講じて既倒をかへさんとするのであるか。田中內閣の所謂滿蒙積極政策はかゝる既得權及懸案の解決を意味するものである

に拘らず、支那側は自らの不法行爲を省みずして排日運動を以て之に報いんとするものである。日支兩國の滿蒙交渉は如何なる顚末を遂げるか、滿蒙四鐵道は此に如何に展開するか、吾人は刮目して其經過を見なければならぬ。

(三)　錦　璦　線

錦璦線とは京奉線錦縣より璦琿に至る線路で、一九〇九年十月二日に米國資本團と淸國政府との間に『錦璦鐵道敷設及ビ經營ニ關スル豫備契約』を締結したのであるが、其經過地は契約文には唯錦州、齊々哈爾、璦琿間を結ぶ鐵道とのみで詳細の經路は決定してゐない。本契約一方の當事者は米國財團以外他の財團の參加をも豫期するものであるが、日本は滿鐵の平行線として其の利益の擁護上反對的態度を持し、露國も亦國防上若くは東支鐵道の利益の上から之に反對したことは勿論である。殊に露西亞は一八九九年に淸國政府をして『北京ヨリ北方ニ鐵道ヲ敷設スル場合ニハ如何ナル場合ニ於テモ資金ハ露國以外ノ國ヨリ借入レズ』との聲明を得て居るのを楯に取つて、支那政府に對し强硬な抗議を提出した。錦璦鐵道の敷設に對する日露兩國の態度斯くの如くなる以上、英佛も亦之に反對せざるを得ない。卽ち英國は本線の敷設に自國のボウリング商會が請負者となつて居るに拘らず、一は日英同盟の誼から、一は一八九九年四月二十八日に締結された英露協定に『英國及英人ガ長城以北ニ於テ露國政府ノ支持スル鐵道許可ニ對スル要求ヲ直接若クハ間接ニ妨碍セズ』との條項がある爲め積極的に米案を支持し得ない立場にあつた。佛國も亦露西亞との同盟上該案に反對したので、米國は全く孤立の狀態となり悲境に立つに至つた。

米國はその後約一ヶ年間清國政府と本問題に關し談判を續けたが結局成功せず、問題はその儘立消となつた。其の後一九一三年頃に至り、露西亞は白耳義財團を使嗾し、自己はその蔭に隱れて錦璦線又はその一部なる齊々哈爾、洮南間の鐵道敷設權を獲得せんとしたが成功せず、日本は同年十月五日に支那政府より『所謂滿蒙五鐵道ニ關スル公文』を得、錦璦鐵道中の一部分とも見做すべき四洮鐵道を別項（第一の㈣）及び第二の㈡記載の如く日本の借款鐵道として認めしめてこれを完成し、一九一八年九月二十四日の『滿蒙四鐵道ニ關スル交換公文』に於ては別項（第二の㈡）記載の如く錦璦線の一部と見做すべき洮熱線及び臨海線を日本の借款によりて敷設することに決定し、續いて『滿蒙四鐵道豫備契約』が成つたのである。

斯くして米國の錦璦鐵道借款敷設權なるものは事實上消滅した形であつたが、一九二〇年十月十五日新四國借款團成立するに及び、米國は既得權として錦璦鐵道借款敷設權を同團に提供した。けれども同團は其の後何等活動をなさず有名無實に歲月を過ごして居る間に、錦璦線の一部たる洮昂鐵道は別項（第一の㈥）の如く日本の借款にて完成し、支那は又獨力にて打通線の敷設を完成して、茲に事實上の錦璦線が着々として實現しつゝあることは吾人の注目に値することである。

(四) 濱黑線

錦璦線は何分にも大鐵道であり、未調査部分も多くその總延長及び輸送客貨を想定することは困難である。

濱黑線とは哈爾濱より海倫、嫩江（黑爾根）を經て黑河に至る本線、及嫩江より東支鐵道齊々哈爾驛に至る支線を合して、延長約一、〇一五粁の豫定鐵道でこの一部分たる呼海鐵道につきては別項（第一の（一〇））記載の通りであり、又現在敷設工事中なる上記齊克鐵道（第一の（一二））も本線の一部分と見做し得るものである。兎も角、この濱黑線の敷設に關しては露西亞は夙に食指を動かし、一九一三年には東支鐵道商業部員をして之が踏査を行はしめ、一九一六年三月二十七日には支那政府と露西亞銀行との間に『濱黑鐵道借款契約』の調印が成り、その前渡金として同銀行より支那政府に對し五十萬兩を交付したものである。

この後一九一九年六月十四日に、露亞銀行と横濱正金銀行との間に『濱黑シンヂケート契約』成り、露亞銀行が曩に支那政府に前貸せる、五十萬兩の中の半額の二十五萬兩を正金銀行より露亞銀行に貸付け、以つて露亞銀行が『濱黑鐵道借款契約』によりて有する權利義務を、正金銀行が露亞銀行と共同して享有負擔することゝなり、而してこの正金銀行の露亞銀行貸付金に關しては、滿鐵會社は正金銀行を通じて關係を有してゐた。けれども、この正金銀行の露亞銀行に對する貸付金は、露亞銀行の閉鎖を目的とする清算に伴ひ、兩銀行間で整理を始め、既にその元利金の大半は正金銀行に回收濟である。

又露亞銀行の濱黑線に對して有する權利なるものは、上記呼海鐵道の項に述べたが如く現在では殆んど無力となり、只滿蒙に於ける列國の利權政策の一表現としての歷史的物語たるに過ぎない。

然れども濱黑線の有する經濟的、はた政治的意義に至りては頗る重要なるものあれば、本線の完成はたゞ時期の

問題のみと云ふべく、而して現況よりすれば呼海鐵道又は齊克鐵道が延長して完成されるものたることは間違がないであらうが、たゞこれが資金に關しては支那獨力で遂行するや、はた他國の援助に俟つやは今より豫想の限りではない。

かくして本線は將來、松花江の左岸東支鐵道以北に於ける北滿の鐵道網の幹線となり、又本線よりは幾多の枝線は敷設されるであらう。

濱黒線全路を通じての吸收客貨の豫想は甚だ困難にして適確には云ふを得ざるも、東支鐵道の一九一六年の調査に依れば、其の一箇年間の輸送總貨物は七十餘萬噸、一般旅客約四十三萬六千人と計算してゐる。

現在では一九一六年頃とは殆んど比較にならない程の、耕地面積及び收穫量に於て發展を遂げてゐる。試に一九一四、一五年の二年間と、一九二四、二五、二六、二七年の四年間の西部線發著貨物の概數を比較して見るに左表の如くである。

種別＼年度	一九二七年	一九二六年	一九二五年	一九二四年	一九一五年	一九一四年
發送貨物	約百五十萬瓲	約百十八萬瓲	約百八萬瓲	約七十八萬瓲	約三十一萬瓲	約十六萬瓲
到著貨物	約四十二萬瓲	約三十六萬瓲	約二十五萬瓲	約十六萬瓲	約十二萬瓲	約十萬瓲
合計	約百九十二萬瓲	約百五十四萬瓲	約百三十三萬瓲	約九十四萬瓲	約四十三萬瓲	約二十六萬瓲

かくの如く現在では當時より約三、四倍の發著貨物を見てゐる。

けれども、上記東支鐵道の調査に依る濱黑線の豫想客貨數量は、大分誇大的に算定せる傾向あり、又假令正鵠を得たるものと假定するも、濱黑線を東支鐵道と同樣の軌輻にして、車輛は兩鐵道直通連絡とし、運賃も東支鐵道同率とし恰も東支鐵道の支線の如きものとしての計算なれば、濱黑線を獨立の一鐵道と見る時は、東支鐵道との間に猛烈なる貨物吸收競爭も行はるべく、實際の吸收客貨は遙に減少するであらう。

(五) 長安線

本線は長春より東支西部線安達驛に至る、延長約三六〇粁（扶餘、大賚經由）である。本鐵道の敷設は支那と外國との間の條約上には何等の取極めもない。けれども所謂滿蒙四鐵道中の長洮線は徑路の取極めなきも、日本側では長春―農安―扶餘―(大賚)―洮南と豫定してゐるもので、又この區間は或は長農線とし、或は長扶線とし、或は長大線として從來屢々計畫されたものである。而して本鐵道は長洮線の大賚洮南間の左折を、右折して安達に向はしめたるものである。

本鐵道沿線には農安、扶餘、大賚、及び兩端に長春、安達の五大中心市場がある。鐵道開通後は農安、扶餘、大賚の三中心市場に集まる特產物のみにても十五萬瓲乃至二十萬瓲に上るべく豫想せられ、又安達驛の發送穀類は比年激增して、一九二三年には二十八萬三千瓲餘なるに一九二四年には約三十一萬瓲、二五年には約四十二萬瓲、二六年には約四十九萬三千瓲、二七年には五十九萬四千瓲の數字を表して居り、今や將に哈爾濱の壘を摩せんとして

ゐる盛況である。

斯く觀じ來れば、本鐵道の輸送貨物にして六、七十萬瓲を越ゆるは易々たるものと云ふべく、經濟鐵道として頗る價値多きものたるを失はない。

本豫想鐵道の延長とも見るべきものに、安達―拜泉鐵道があるが、大正十五年頃の東支鐵道理事會で敷設問題が起つたし、最近の新聞紙上にも本鐵道敷設問題が時折り散見する。安拜線は約百三十五粁に過ぎないが、北滿の穀倉中でも隨一たる拜泉縣（剩餘穀物噸數二十餘萬噸と註せられてゐる）を始め青岡、安達の兩縣を過ぎ、而かも隣縣たる林甸、克山、蘭西、望奎、海倫等の諸縣は何れも有名なる穀產地であるから、安達、拜泉鐵道も營業初年度に於て優に五十萬噸前後の貨物を吸收し得らるべく豫想せられてゐる。故に安拜線の敷設は、長安線の貨物增加となるべきは明である。

（六）洮索線

本線は洮南より洮兒河の曠野を走りて索倫に至る、延長約二〇〇粁の豫定線である。

本線の敷設に對しては、大正十五年來支那官憲に於て頗る乘氣となり、測量調査を完成したるものである。鐵道敷設問題も時折り擡頭してゐるから或は近き將來に於てその實現を見るやも計られない。

本線は支那に取りては對露及び對外蒙政策上頗る緊要なる鐵道にして、又經濟的見地に立ちて見るも可なり重要

なる意義を有してゐる。而して政治的見地よりすれば、本線は當然外蒙國境及び滿洲里に延長する必要がある。

本線の豫想吸收客貨は營業初年度一箇年間に於て貨物は約十一萬噸、旅客は三萬六千人で開通五年目には約倍額に十年目には約三倍額位にならうと思はれる。

(七) 五扶線附一五線

本線は五常より楡樹、三岔河(又は陶賴昭)を經て扶餘に至る延長約二百十粁の豫定鐵道で、東支鐵道に於ては夙に垂涎してゐる線路である。本線につきては地方官憲、又は紳商等が東支鐵道の援助の下に或は五常―扶餘線を或は三岔河―扶餘線、三岔河―楡樹線又は三岔河―楡樹―五常線として、從來兩、三回計劃したことはあるが、何れも或は奉天當局の容れる處とならず、或は資金その他の關係で躓いた歴史を持つてゐる。

東支鐵道が本線の敷設を熱望する所以のものは、該地方の輸出入物資が馬車輸送によりて洮昂吉長滿鐵の諸鐵道と連絡するのを、抑制吸收せんとするに外ならない。

而して本線の吸收すべき豫想客貨は、營業初年度に於て貨物約三十五萬噸旅客約二十萬人と概算せられ、經濟的に極めて有望な鐵道である。

本線の延長たる一五線即ち五常―一面坡(又は烏吉密河)線も亦東支鐵道の熱望する處である。本線の現在に於

ける豫想客貨は年額貨物約十五萬噸、旅客約七、八萬人に過ぎない而已ならず、本線の沿線地方の貨物の大部分は一面坡、烏吉密河及び帽兒山等の各驛經由で發著してゐるから、本線のみならば東支鐵道に與へる貨物の增加は數萬噸に過ぎざるべく、旅客の增加も亦多額ではないが、上記の五扶線開通の曉に於ては東支鐵道に取りて最も必要なる線路となるであらう。而して本線も亦一面坡、五常等の商務會を始め沿道の紳商の發起にて、東支鐵道の援助の下に計劃を立てた歷史を有して居る。

（八）敦密線

本線は吉敦鐵道敦化より額穆、甯古塔を經、更に黑山嶺を橫斷して穆稜河の上流に達し、それより大體に於て穆稜河に沿ひて密山に至るものにして、その延長は不明なるも恐らく數百粁に及ぶべく、最近支那側に於て測量を爲すと云ふ。而して本線敷設の主なる目的は、穆稜炭礦鐵道の項（第一の（一三））に述べたるが如く、密山平原の農耕が頗る進捗しつゝあるに顧み、支那は本地方の輸移出入客貨を自國の鐵道に吸收せんとする所謂利權回收策より出たものらしいが、密山地方と浦鹽港との距離が餘りに近いから、支那の期待する程の効果は舉げ得ないであらうけれども若しも、支那が間島方面より密山方面に線路を敷設するならば、北鮮港と浦鹽港との競爭となりその勝敗は俄に斷定し得ない。

そは兎も角として本線沿線地方は從來比較的文化の發達が遲れ、且つ匪賊の橫行激しかつた處であるから、若し

本線にして實現せば沿線地方の開發には頗る著しきものあると共に、地方治安の維持にも卓効あるべく、従つて本線の有する經濟的及び政治的意義は絶大であるが、更に上記穆稜炭礦鐵道梨密線の項に述べたるが如く、露支の國境に接近するを以て軍事的意義に於ても甚だ重大なるものがある。

(九) 營臨線

本線は瀋輝鐵道營盤驛(或は南札木驛)より新賓(舊名興京)通化を經て臨江(帽兒山)に至る約長三百八十一粁の鐵道で、この中營盤、新賓間は瀋輝鐵道がその支線として敷設計畫を有することは同鐵道の項に於て述べた通りである。

支那側では既に本線の測量を終へた由なれば、財政の餘裕さへ出來れば或は近き將來に本線敷設が實現するか知れない。

本線沿線は近年匪賊の横行で特に有名になつた地方であるから、若し本線敷設にして實現すれば地方の治安維持に貢獻する處大なるべく、治安にしてよく保持さるれば、従つて各種の產業も興るであらうから拓植鐵道としても貢獻する處が大であらう。而して本線の營業成績の確數は今より豫想することは困難であるが、地勢、地味等の關係よりして拓植鐵道としての意義は、前項に述べたる敦密線或は間密線に劣るのではなからうかと思はれる。けれども政治的意義に於ては本線の方が遙に重要であらう。

（一〇）吉依線附吉哈線

本線は吉林と松花江下流の大邑依蘭（三姓）とを結ぶ延長約四三〇粁の線路で、經過地には五常、一面坡、同賓、方正等の都邑がある。

本線の中吉林―五常線は日支人間に於て一兩回敷設計劃を立てたこともあり、一面坡―五常線は別項一五線の條に述べた處で、一面坡―三姓線は昭和二年頃東支鐵道理事會に於てその必要を決議し、北京政府及び奉天官憲にその敷設方を申請したと傳へられ、又大正十四年來沿線の商務會などが本線の必要を叫んで居る。昭和三年末に支那は大規模の測量隊を送つて吉依線の實測を終へたが本年更に再測量を爲すと云ふ。

由來哈爾濱下流の松花江沿岸地方は豐富なる穀類及び木材の產地であるが、これが輸送路には松花江の水運があるのみで、冬期結氷期は交通全く杜絕し、頗る不便を喞つてゐる。其の爲め本沿岸地方は耕地の夥多なる割合に開發が後れてゐる。東支鐵道の調査によれば方正、通河以下の松花江兩岸地方の剩餘穀物は約二十萬噸、木材其他の發送貨物及び到著貨物を合せて約五萬噸、合計二十五萬噸に及んで居る。鐵道開通の曉には、現在松花江上を航行する大多數の船舶との間に大競爭を見るに至るべきは必然で、鐵道運賃の高低は其の吸收貨物の多少に大關係があるが、冬期約五箇月間は凍結によりて航行の便を失ひ、且つ三姓の上流約三十露里の大淺瀨を初めとして航行の困難及び運送期間の長期等、船舶による運送の不利を考慮せば、該地方發著貨物の大半を本鐵道に吸收するは易々たる

ものであらう。

斯くして三姓を中心として松花江沿岸に集散する貨物と、沿線の移出入品を合算せば、一面坡―三姓線の開通初年度に於ける輸送貨物は、現況に於てすら恐らく二十餘萬瓲に及ぶべく、旅客も亦十餘萬人を算し得られやう。而して一面坡―五常線の輸送客貨の豫想數量は前項に於て述べた如く年額貨物は約十九萬瓲、旅客は七、八萬人にして、吉林五常線の豫想客貨は、貨物約二十七、八萬瓲旅客、約十六萬人である。

然れどもこれらは吉五線、一五線、一三線と各獨立の鐵道線路としてその吸收客貨數量を豫想せるものにして、吉五線と一三線とはその勢力範圍の大半を同じくするものなれば、吉林―三姓全線として見る時はその營業初年度に於ける吸收客貨は貨物約五十萬瓲、旅客約三十萬人位と見て大差はあるまい。

吉林、哈爾濱線は從來一、二支人間で唱道したこともある。又本線は瀋輝、吉輝兩鐵道の完成並に葫蘆島築港實現の曉には、呼海線との連絡上當然起つてくる問題であらう。本線の延長は約二百四十粁位なるべく、又その吸收客貨も本線と吉輝、瀋輝、京奉及呼海の四鐵道との連絡が好都合に行はれ、葫蘆島の築港が相當規模に遂げられ、運賃が餘り高率にあらざれば、恐らく貨物は百數十萬噸に及び、旅客も亦五、六十萬人を算し得べしと豫想せられる。又かく多數の客貨を吸收し得れば、連絡運賃を低率となし得ることも確實で、經濟鐵道として極めて價值多きものである。

（一一）延依線

本線は延吉（局子街）より寧古塔、海林（又は牡丹江）を經て依蘭（三姓）に至る延長約五百五十一粁の豫定鐵道で、經過地には山嶽地帶多く、且つ大小の河川到る處に橫たはり、敷設工費の嵩む割合に豫想吸收客貨は少いが、吉會線開通の曉にはその培養線として有力なるものであり、政治的の意義も甚だ重く、滿蒙の鐵道網としての見地よりすれば見逃せない線路であらう。けれども本線を依蘭に延長せず、本線の途中より密山方面に右折せしめることも一方法で（第二の(九)敦密線の項參照）兩者の優劣は俄に斷定し難い。

本線の營業初年度に於ける吸收客貨は貨物約二十五萬噸、旅客約十五萬人位であらう。

本線は全線としてはその敷設問題が擡頭したることはなきも、この中の一部分たる海林—寧安間及び海林—寧安—東京城間は從來屢々問題となつたもので、地方商務會及び紳商等は機會ある每にその必要を唱道してゐるから、近き將來に於て海林—寧安鐵道はその實現を見るかも知れないと思はれる。

昭和四年六月十日印刷
昭和四年六月十五日發行

南滿洲鐵道株式會社庶務部調査課

編輯兼發行人　佐田弘治郎

大連市近江町九十一番地

印刷人　山田浩通

大連市近江町九十一番地

印刷所　東亞印刷株式會社大連支店

發行所　南滿洲鐵道株式會社

18